

# Una vita in ferrovia

Gabriel e Simone C.

**A**rnoldo Moresi di Signora ha lavorato per oltre quarant'anni presso la ferrovia Lugano - Tesserete in seguito divenuta ARL. Abbiamo rivisitato con lui questo periodo.

## Che tipo di formazione ha seguito?

Terminate le scuole maggiori in Valle, ho frequentato il ginnasio a Locarno, dove c'era appunto la possibilità di rimanere in convitto come interno; poi ho frequentato un anno di Magistrale, ma a dire la verità non è che il mestiere di maestro mi attirasse molto.

## Perché ha scelto di lavorare per la Lugano -Tesserete?

In quel tempo i posti di lavoro erano veramente pochi e allora ho fatto la domanda all'amministrazione per essere assunto come impiegato della ferrovia Lugano-Tesserete. Fui assunto il due gennaio del 1944 e sono stato alle dipendenze della ferrovia per ben quarantaquattro anni.

## In quale ambito particolare era occupato?

Io sono entrato come alunno di stazione e ho avuto come capostazione il signor Romeo Ferrari e sono rimasto effettivamente con lui un anno circa per essere inserito nel lavoro. Poi sono passato al ruolo di bigliettaio, in seguito a quello di manovratore e da ultimo, quando sono arrivati i bus, ho dovuto imparare a fare l'autista. Sono stato occupato anche nell'amministrazione generale della stazione: c'erano la contabilità da fare, i pacchi da spedire e la merce da consegnare a chi veniva a ritirarla in magazzino. Gli ultimi anni, quando era necessario, andavo a fare il controllo sui bus: se gli abbonamenti erano in ordine, se i passeggeri avevano il biglietto e se l'autista controllava regolarmente le persone che salivano.

## Ci può raccontare qualche aneddoto?

In ferrovia, bisognava essere molto disciplinati, era quasi come lavorare sotto regime militare. Gli autisti non potevano andare senza cappello, senza cravatta, non ci si poteva presentare con la barba non rasata. L'impiegato doveva curare l'abbigliamento, avere sempre i vestiti stirati e, nei primi tempi, se non c'erano questi requisiti, si riceveva una multa.

A. Moresi davanti al tram



Lavori di manutenzione



I primi bus



### Quanti direttori ha visto passare?

Il mio primo direttore è stato Giuseppe Laghi che abitava a Caslano, in un secondo tempo è subentrato come nuovo direttore il signor Aldo Riva, con il quale sono stato fino alla vigilia della pensione. L'ultimo anno, prima di andare in pensione, ho avuto quale direttore Curzio Bernasconi, che è ancora in carica.

### Ci sono stati momenti difficili?

Sì, ci sono stati momenti difficili, come quell'anno in cui un'allieva del liceo si è gettata sotto il tram a Vira, dove c'era la galleria. La ragazza ha visto il tram delle sei meno dieci che partiva da Lugano, si è incamminata lungo i binari e quando il tram è arrivato, si è buttata, sembra per amore, non corrisposto, di un passeggero abituale. Io ero manovratore, ho dovuto passare sopra al corpo della ragazza che non si è fatta niente perché fra lei e il tram c'erano ancora tredici centimetri di spazio. Per estrarla da sotto il carrello della motrice, ho dovuto retrocedere ancora con il tram. In seguito, ho dovuto anche essere sottoposto a un'inchiesta giudiziaria.

### Verso la fine degli anni Sessanta hanno soppresso la ferrovia in favore dei torpedoni. Come ha reagito a questo cambiamento?

Il 27 maggio 1967 c'è stata l'ultima corsa, alle 23.00 di un sabato sera. C'era tantissima gente sul convoglio per prendere commiato dal vecchio tram e il giorno seguente hanno cominciato con i bus. Ho reagito con perplessità; eravamo un po' tutti sulle nostre, perché non si sapeva se potevamo continuare a lavorare ancora sotto la ferrovia. Poi col tempo le cose si sono messe a posto. Il personale non è stato licenziato, ma due persone sono state dirottate verso l'altra ferrovia di Lugano-Ponte Tresa. Quelli rimasti hanno dovuto essere riqualficati professionalmente: parecchi di noi hanno sostenuto gli esami per poter guidare i bus. Certamente che il tram era diverso! Innanzitutto più accogliente, c'era posto per tutti perché nei momenti di punta si potevano attaccare due, tre, fino a quattro vagoni, c'era un miglior contatto con i passeggeri, si poteva parlare perché erano tutti seduti, ci si poteva anche fermare a raccontare qualche cosa. Con i bus, il cliente entra paga il biglietto e va a sedersi al proprio posto, e chi non lo trova deve stare in piedi e la gente a volte è un po' ammucchiata. L'autista è concentrato sulla guida e non c'è più tanto contatto. Il cambiamento per noi è stata una doccia fredda, perché alcuni avevano già una certa età e non se la sentivano di guidare questi automezzi.

### Ricorda com'erano le tariffe del tram all'inizio della sua carriera e alla fine?

Quando sono entrato nel '44, il biglietto di andata e ritorno costava 1.85; c'era un abbonamento settimanale per quelli che andavano a lavorare a Lugano che costava 3.80. Nell' '86, quando ho smesso l'andata e ritorno costava 4.80. Adesso non ho presente tutto il tariffario, ma l'andata e ritorno costa 10,40. Però bisogna ammettere che oggi i prezzi sono abbastanza elevati e in una regione come la nostra, penso in particolare alla Valcolla che è ancora più discosta, è piuttosto scomodo raggiungere la città senza una macchina ed è perciò difficile invogliare la gente ad usare maggiormente il mezzo pubblico. La Capriasca, in particolare Tesserete e i suoi immediati dintorni sono serviti meglio, e potrebbero fare capo maggiormente a questi mezzi.

La busta paga di allora

No 6.

Moresi Arnoldo

Abzüge Retenues

5% C.P. AVS SEV.

17.50 10.25 3.50

1952

31 25

1952 Monat Mois	Besoldung Lohn Traitement Salaire		Ausserordentliche Abzüge Retenues extraordinaires		Total Abzüge Total des retenues		Barzahlung Somme à payer	
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
I	513	50			31	25	482	25
II	513	50			31	25	482	25
III	513	50			31	25	482	25
IV	513	50			31	25	482	25
V	513	50			31	25	482	25
VI	513	50			31	25	482	25
VII	513	50			31	25	482	25
VIII	513	50			31	25	482	25
IX	513	50			31	25	482	25
X	513	50			31	25	482	25
XI	513	50			31	25	482	25
XII	513	50			31	25	482	25
SBZ 6760 50					376.- 15387.00			